

背景・必要性

2020年東京パラ大会の開催を契機とした**共生社会の実現**、高齢者、障害者等も含んだ**一億総活躍社会の実現**の必要性

《課題①：ハード・ソフト両面の課題》

□ 事故、トラブルの発生等を踏まえ、既存施設を含む更なるハード対策、また、旅客支援等のソフト対策を一体的に推進する必要



(参考)
車いす利用者のバス利用に係る介助の様子

《課題②：地域の取組の課題》

□ 市町村(特別区を含む)による基本構想未作成・フォローアップ不足等により、地域におけるバリアフリー化が不十分

※基本構想作成市町村数：
➢ 全市町村の約2割(294/1,741)
3千人/日以上旅客施設のある市町村の約半数(268/613)
[H28年度末時点]

《課題③：利用し易さの課題》

□ 観光立国実現に向け、貸切バスや遊覧船もバリアフリー化が必要
□ 公共交通機関に加え、建築物等に関するバリアフリー情報の積極的な提供が必要
□ バリアフリー施策の評価等に当たり、障害者等の参画・視点の反映が必要

《関連する政府決定等》

■ユニバーサルデザイン2020行動計画(H29.2 ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議決定)

「バリアフリー法を含む関係施策について、29年度中に検討を行う等により、そのスパイラルアップを図る」

法案の概要

①理念規定／国及び国民の責務

- 理念規定を設け、「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」を明確化
- 「心のバリアフリー」として、高齢者、障害者等に対する支援(鉄道利用者による声かけ等)を明記

②公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

- ハード対策に加え、接遇・研修のあり方を含むソフト対策のメニューを国土交通大臣が新たに作成
- 事業者は、ハード・ソフト計画※の作成・取組状況の報告・公表
※施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制



【研修の様子(介助の疑似体験)】

③バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化

- 市町村がバリアフリー方針を定めるマスタープラン制度を創設
(協議会等における調整、都道府県によるサポート、作成経費支援(※予算関連))

【バリアフリーのマスタープラン】

- ・市町村による方針の作成
- ・重点的に取り組む対象地区(※)の設定

※対象地区内
・公共交通事業者等の事前届出を通じた交通結節点の調整
・バリアフリーマップ作成に対する地区内事業者等の情報提供

【基本構想(具体事業調整)】

- ・事業を実施する地区の設定
- ・事業内容の特定

地区内事業者等による事業実施

当事者の参画する協議会の活用等により定期的評価・見直し

- 近接建築物との連携による既存地下駅等のバリアフリー化を促進するため、協定(承継効)制度及び容積率特例を創設
➡駅等の旅客施設にスペースの余裕がない場合に近接建築物への通路及びバリアフリースイレ整備が容易に



【バリアフリー対応のバス(ワイドバス)】

④更なる利用し易さ確保に向けた様々な施策の充実

- 貸切バス・遊覧船等の導入時におけるバリアフリー基準適合を義務化
- 建築物等のバリアフリー情報の提供を新たに努力義務化
- 障害者等の参画の下、施策内容の評価等を行う会議の開催を明記



【遊覧船】

【目標・効果】 高齢者、障害者や、子育て世代など、全ての人々が安心して生活・移動できる環境を実現

《KPI》利用者3,000人以上/日である旅客施設の段差解消率:87.2%(2016年度末)⇒約100%(2020年度)
・国が示す先進的な研修(様々な障害特性への対応充実等)を行う東京オリ・パラ大会関連交通事業者の割合:100%(2020年度)
・バリアフリーのマスタープランを定める市町村数:(新規)⇒300(2023年度)